

MODERNÍ ŽELEZNICE

BEZ MODERNÍ A KAPACITNÍ TRATI PŘES

Vysočinu se neobejdeme

02

JÍZDNÍ ŘÁD PRO 21. STOLETÍ:

stabilní, předvídatelný
a harmonizovaný

04

ŽELEZNICE MI UČAROVALA

jako úžasný technický
fenomén

06

20 LET
S VÁMI



Vizualizace budoucí podoby zastávky Černošice

VIZUALIZACE SU Marchitekti

Berounská trať se během krátké doby promění v moderní koridor

Cestující mezi Prahou a Berounem čekají v následujících měsících a letech dopravní omezení. Jedna z nejvytíženějších tratí kolem Prahy totiž projde zásadní přestavbou, jejímž cílem je postavit zde moderní železnici 21. století. Ale bude to stát za to!

TEXT Tomáš Johánek

Přibližně 40 kilometrů kolejí trati mezi Prahou a Berounem brázdí dnes a denně desítky regionálních i dálkových vlaků. Je totiž mimo jiné součástí spojení české metropole s Plzní a Bavorskem. Jejím technický stav je na hranici možností, nedostatečná kapacita nedovoluje přidat další vlaky. To se však již brzy změní. V letošním roce skončila modernizace prvního úseku mezi Smíchovem a Radotínem, během minulých měsíců se podařilo dokončit přípravu rekonstrukce další části, a to mezi Karlštejnem a Berounem. Zde právě začínají přípravné práce, naplno se stavba rozběhne během následujících měsíců. Do roku 2026 se na zastávce Srbsko vybudují nová, bezbariérová nástupiště a podchod. Pro zvýšení bezpečnosti provozu dojde k sanaci a zajištění

skalních masivů nad tratí zejména v okolí obce Tetín. Vybudování nové odbočky Lom přibližně v polovině mezistaničního úseku zajistí vyšší kapacitu trati, a tím i pravidelnější provoz vlaků. A jak vypadá příprava modernizace dalších úseků?

ČERNOŠICE BUDOU MÍT DVĚ MODERNÍ ZASTÁVKY

Prakticky nová trať v původní stopě momentálně končí za stanicí Praha-Radotín, kde se chýlí ke konci výstavba nové nádražní budovy. Další úsek je součástí řešení průjezdu Černošicemi a dozná také velkých změn. Především se zruší přejezd hned za Radotínem a nahradí nadjezdem. Také přejezd přímo v Černošicích na silnici II/115 zmizí a nahradí ho přeložka silniční komunikace. Zastávka v Černošicích projde rekonstrukcí, přejezd

v Kazínské ulici nahradí podchod pod tratí. Stavební úpravy čekají také zastávku Černošice-Mokropsy. Přejezdy v okolí přestavěné zastávky projdou celkovou modernizací. Obě černošické zastávky dostanou nová nástupiště, ta v Mokropsech budou nově u obou kolejí, současné ostrovní nástupiště se zruší. A kdy se začne stavět? Podle plánu v roce 2026, hotovo bude o dva roky později.

BEROUNKU PŘEKLENE NOVÝ MOST

Kousek za obnovenou zastávkou Černošice-Mokropsy začíná další úsek určený k modernizaci, ten nejdelší. Hned na jeho začátku se vybuduje trvalá odbočka Berounka, která pomůže především při operativním řešení provozních situací a mimořádností. Zásadní

NADJEZD VE VELKÉ CHUCHLI SE ZAČNE BUDOVAT PŘÍŠTÍ ROK

Ačkoli úsek mezi Smíchovem a Radotínem je již hotový, jedno místo zde ještě na výměnu čeká. Jde o proslulý přejezd ve Velké Chuchli na velmi vytížené čtyřkolejné trati, který vzbuzoval v této místní části v posledních letech velké emoce. Dlouho se diskutovalo, zda podjezd, nebo nadjezd, přičemž odborníci upřednostňovali druhou variantu. Ta nakonec zvítězila, s výstavbou by se mělo začít v příštím roce, hotovo má být o dva roky později.

stavbou v rámci celého projektu bude výměna mostu přes Berounku. Ten stávající bude nahrazen novou ocelovou příhradovou konstrukcí. V jednotlivých stanicích se vybudují nová nástupiště, a to jak vnější (většinou u výpravní budovy), tak ostrovní (uprostřed kolejiště). Nové nástupní hrany budou 550 mm nad kolejí, umožní tedy pohodlný nástup do vlaků, navíc budou splňovat všechny parametry bezbariérovosti.

Ve stanici Zadní Třeboň vznikne z dnešního kolejového rozvětvení ve směru na Karlštejn plnohodnotná odbočka, která zachová napojení regionální dráhy Zadní Třeboň – Lochovice na hlavní trať Praha – Beroun. Všechna nástupiště ve stanicích a na zastávkách dostanou prvky orientačního a informačního systému a budou vybavena potřebným mobiliářem i přístřešky. Stavět se zde bude v letech 2026 až 2028.



VIZUALIZACE SU Marchitekti

NOVÁ BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ VYZÝVÁ K RESPEKTOVÁNÍ PRAVIDEL

Společná iniciativa za bezpečnost v blízkosti kolejí – Správa železnic, České dráhy a Drážní úřad – spustila pod záštitou Ministerstva dopravy celostátní mediální kampaň upozorňující na tragické následky nepozornosti, riskování a nerespektování pravidel na železnici. Kampaň využívá prázdné židle jako symbol ztráty blízkých, kterou už nelze zvrátit. V rámci kampaně vznikl speciální web BudesNam-Chybet.cz, kde návštěvníci najdou bližší podrobnosti, a především shrnutí pravidel bezpečnosti, díky kterým lze nehodám snadno předcházet.



SPOLUPRÁCE S ČTÚ MÁ ZLEPŠIT SIGNÁL NA TRATÍCH

Dohoda mezi Českým telekomunikačním úřadem (ČTÚ) a Správou železnic má za cíl zlepšit kvalitu signálu mobilních operátorů na páteřních tratích. Obě instituce budou společně postupovat při zjišťování a odstraňování rušivých vlivů na více než 2 300 kilometrech železnice v České republice.

SBÍRKA PRO POZŮSTALÉ PO NEHODĚ U BĚLČIC

Tragická událost u Bělčic, při které přišli o život naši zaměstnanci a další se vážně zranili, nás všechny hluboce zasáhla. Rádi bychom společně s vámi podali pomocnou ruku obětem a pozůstalým železniční nehody a podpořili je v této nelehké životní situaci. Zřídili jsme proto účet č. 73008011/0710, jehož prostřednictvím se budou shromažďovat peněžní prostředky. Aktuálně probíhající výzva na humanitární pomoc pro oběti a pozůstalé železniční nehody Bělčice – Blatná běží od 20. října do 31. prosince 2023. Vybrané peněžní prostředky budou postupně předávány obětem a pozůstalým.

Bez moderní a kapacitní trati přes Vysočinu se rozhodně neobejdeme

Havlíčkobrodskou trať, klíčovou zejména pro nákladní dopravu, čeká postupná modernizace. Naplánovat jednotlivé etapy, sladit všechny výluky a najít nejpříjemnější řešení pro cestující je podle náměstka ředitele Stavební správy východ Viktora Vika velká výzva.

TEXT | **Kateřina Veselá**



Železniční spojnice Brna a Prahy přes Vysočinu prochází postupnou modernizací. Opravdu je to taková priorita s ohledem na plány stavět nové vysokorychlostní tratě a modernizovat koridor přes Českou Třebovou?

Havlíčkobrodská trať zažívala poslední roky hodně velkou zatěžkávací zkoušku. Její oprava je nezbytná. Stále je a bude klíčovou alternativou ke koridoru přes Českou Třebovou a svůj význam neztrácí ani pro nákladní dopravu. Bez ní bychom nemohli realizovat ani tu VRTKu. Její budování se bez dobré infrastruktury na konvenční havlíkobrodské trati neobejde. Postupnou rekonstrukci této železniční tepny plánujeme hodně let dopředu.

V příštím roce se chystá zahájení realizace několika staveb mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem. O jaké úseky konkrétně jde?

Začnu hned v Brně, a to rekonstrukcí královopolské stanice. Druhé největší nádraží v krajské metropoli je takovou pomyslnou cílovou stanicí této trati. Vystupuje zde velká část cestujících z rychlíků i osobních vlaků od Havlíčkova Brodu. Toto nádraží nám bohužel dobrou reklamu nedělá. Jsem rád, že se to brzy změní. Dále běží soutěže na realizaci dvou úseků, první mezi Pohledem a Přibyslaví a druhý mezi Křižanovem a Vlkovem, samostatně

soutěžíme i vlkovskou stanicí. Druhý uvedený úsek je zajímavý i z pohledu budoucího zaústění vysokorychlostní trati v Osově Bítýšce.

Počítá se během jejich realizace s celkovým přerušением provozu? Pokud ano, na jak dlouho?

Koordinace všech staveb, výluk a omezení je velkou výzvou. Pro stavbaře by bylo ideální trať úplně zavřít, jako jsme to udělali loni mezi Brnem a Blanskem, ale tady pracujeme s několika úseky zároveň a v této délce tratí a rozsahu stavby si to nemůžeme dovolit. Mezi Vlkovem a Křižanovem budou nejintenzivnější práce příští rok. Zvětšování poloměrů oblouků a jejich překládání do nové stopy ale nemůžeme realizovat za provozu, proto plánujeme úplné sedmiměsíční zastavení dopravy, konkrétně od března do září příštího roku. V případě modernizace úseku mezi Pohledem a Přibyslaví budeme pracovat při zachování jednokolejného provozu.

Jak daleko je příprava přestavby nádraží v Králově Poli a jaký vliv bude mít na provoz?

Máme podepsanou smlouvu a můžeme začít. Rekonstrukce stanice bude v zásadě probíhat bez zastavení provozu, nicméně omezením se nevyhneme. Součástí stavby je také rekonstrukce první koleje do České. Významně tím snížíme kapacitu trati, což

pocítí především regionální doprava v prodloužení intervalu z dnešních 15 na 30 minut. Nejnáročnější práce s dopadem do provozu vlaků potrvají přibližně rok, a to od dubna příštího roku do května 2025. Stavbu úzce koordinujeme s modernizací stanice Vlkov u Tišnova a úseku do Křižanova a také se stavbami města a kraje přímo v Brně.

Naším cílem je, abychom do roku 2033 měli mezi Brnem a Přerovem zbrusu novou trať s dvoustovkou a bez přejezdů.

Jaké stavby ještě zbývají pro dokončení modernizace celého úseku mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem? Je už nějaký časový harmonogram, kdy by se mohly realizovat?

Je toho před námi ještě poměrně dost. Začnu těmi stavbami, které jsou v časové ose nejbližší. Rok 2026 bude hodně důležitý pro Tišnov; tuto stanicí zavřeme a kompletně ji zrekonstruujeme, současně chceme opravit úsek do Kuřimi. Vše je naplánováno tak, abychom to za rok stihli. Ve stejném roce pak chceme spustit modernizaci dalších tří úseků, konkrétně ze Žďáru nad Sázavou do Sázavy u Žďáru, z Pohledu do Havlíčkova Brodu a ze Světlé nad Sázavou do Leštiny u Světlé. Uvedené stavby jsou rozloženy vždy do dvou let a počítáme při nich se zachováním jednokolejného provozu. V roce 2027 přijde na řadu trať mezi Sázavou u Žďáru a Přibyslaví. Jako poslední za naši stavební správu bude úsek z Okrouhlice do Světlé nad Sázavou. Nesmíme

ale zapomínat na část za Golčovým Jeníkovem, to už je ale „království“ kolegů ze západu. V roce 2025 by měli zahájit například rekonstrukci úseku z Kolína do Kutné Hory a hned rok nato spustit modernizaci kutnohorského hlavního nádraží.

Jaké další stavby v gesci Stavební správy východ se momentálně připravují?

Vyzdvihnul bych určitě modernizaci tzv. Přerovky, trati z Brna do Přerova. Zlomový bude rok 2025. Za mě hodně náročná stavba, takový 4. koridor na Moravě. Bohužel příprava se nám kvůli složitým projednáním časově posunula, ale věřím, že za rok touto dobou už budu moct říct, že soutěžíme zhotovitele na první stavbu z celkem pěti, a to mezi Nezamyslicemi a Kojetínem. V rychlém sledu pak spustíme navazující úseky. Jako poslední se bude řešit zaústění trati do Brna s úzkou návazností na přestavbu celého tamního železničního uzlu. Do roku 2033 budeme mít zbrusu novou trať s dvoustovkou a bez přejezdů, to je náš cíl.

Klíčovými projekty určitě budou modernizace železničních uzlů Ostrava a Česká Třebová. Jak jsme tady daleko s přípravou?

Česká Třebová, Mekka naší železnice, je velké téma a ještě větší stavba. Pokud vše klapne podle plánu, začneme stavět na konci příštího roku. Takto rozsáhlá modernizace poběží po etapách dobrých sedm let. Je to výrazně déle než třeba u probíhajícího pardubického uzlu, ale čas i náklady odpovídají velikosti a záběru celé rekonstrukce. Velkým tématem a předmětem diskuzí jsou i protihluková opatření, protože modernizace přinese tolik potřebné zvýšení rychlosti. Ostravský uzel přijde na řadu trochu později, pracujeme s termínem realizace v letech 2028 až 2034. Rozsahem prací si ale nic nezadá s českořebovským uzlem. Navíc zde budeme hodně kooperovat s kolegy, kteří připravují vysokorychlostní tratě.

ING. VIKTOR VIK

technický náměstek ředitele Stavební správy východ

Narodil se v roce 1980, pochází z Olomouce. Vystudoval zdejší střední průmyslovou školu elektrotechnickou, na kterou navázal studiem na Vysoké škole báňské v Ostravě, obor elektroenergetika. Pro Správu železnic pracuje 15 let, začínal na pozici přípravaře dopravních staveb, od roku 2016 vede jako technický náměstek tým kolegů zajišťujících kompletní přípravu staveb. Ve volném čase se věnuje své rodině. Je vášnivý sportovec a velký dobrodruh, na expedicích s partou ve svém terénním autě poznává civilizaci málo dotčená místa.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace

Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz Šéfredaktor Tomáš Johánek

Vedoucí projektu Kateřina Matásková Grafická úprava Sevenart s.r.o.

Výroba a distribuce České dráhy, Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně Evidenční číslo MK ČR E 20966

Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

Historická budova píseckého nádraží je jako nová

Kompletní obnova nádražní budovy v Písku skončila. Celému objektu se vrátila jeho historická podoba, současně ale nabízí moderní zázemí pro cestující i dopravní zaměstnance. Město Písek nyní upraví přednádražní prostory společně s rekonstrukcí dopravního terminálu.

Práce zahrnovaly úpravu a zateplení fasády a její doplnění o ozdobné prvky. Vyměnila se okna a dveře, budova získala novou střechu z alpské krytiny. Místo přístavku vzniklo parkovací stání, chodník a zatravněná plocha. V přízemí, které slouží především k zajištění provozu a služeb pro cestující, došlo ke změně dispozic včetně

přesunu veřejných toalet. V nové odbavovací hale vznikly nové pokladny pro dva dopravce a zázemí pro zaměstnance. Obnovou prošla i dopravní kancelář. Cestující mají k dispozici nový informační systém.

V prvním patře se zrekonstruovaly bytové jednotky a podkroví budovy, které je stavebně připraveno pro budoucí komerční využití.



Moderní železnice

Na nový most přes Labe vyjedou brzy vlaky

Stavba mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Stéblovou je v samotném závěru, v polovině října začalo napojení všech staničních kolejí na nový dvoukolejný most, současně probíhá instalace trakčního vedení. Hotovo bude 19. prosince.

Benefity dva a půl roku trvající modernizace trati z Pardubic-Rosic nad Labem do Stéblové mohou cestující vnímat již dnes, ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem jsou již nová nástupiště a podchod. Dokončuje se také rekonstrukce zastávky

Pardubice-Semtín a cestujícím už slouží nová zastávka Stéblová obec, která zkracuje docházkovou vzdálenost na vlak. Veškerá nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Modernizovány jsou také všechny přejezdy. Rekonstrukce celého úseku umožní po zavedení ETCS dosažení traťové rychlosti až 160 km/h.

Významnou součástí investice byla i stavba dvoukolejného mostu přes Labe s celkovou hmotností 1 350 tun, která probíhá ve třech fázích. Jeho opěry a pilíře jsou železobetonové a délka samotného přemostění přesahuje 140 metrů. Modernizace a zdvoukolejnění trati Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová skončí v závěru letošního roku. V květnu se pak s postupem modernizace pardubického uzlu začne dvoukolejně jezdit i mezi hlavními nádražím a Rosicemi nad Labem.



Startuje celková proměna královopolského nádraží

Začala modernizace druhého nejvytíženějšího nádraží v jihomoravské metropoli, stanice Brno-Královo Pole. Zásadní proměnou projde zázemí pro cestující, vznikne nový moderní dopravní terminál. Hotovo by mělo být do konce roku 2025.

Projekt zahrnuje i výstavbu nové nádražní budovy, která bude zároveň součástí přílehlého dopravního terminálu. Půjde o prosklený a zčásti dvoupatrový objekt. V přízemí se vybudují pokladny, obchodní prostor a sociální zázemí. Uprostřed haly budou eskalátory vedoucí do vyvýšené části s lavičkami pro cestující a dalším komerčním prostorem. Po dobu výstavby nové budovy bude zázemí pro veřejnost zajišťovat provizorní čekárna pro 250 osob.

Zásadní přestavbou projde kolejiště ve stanici, koleje se prodlouží, postaví se nová nástupiště a jejich zastřešení. Stávající podchod se rozšíří a zároveň prodlouží, aby propojil

přednádraží s Myslínovou ulicí. Bezbariérový přístup k vlakům zajistí výtahy.

Dojde i k rekonstrukci části trati z Brna-Maloměřic až po Kuřim. Komfort cestujících pomůže zvýšit nový informační a orientační systém nejen přímo v královopolské stanici, ale také na zastávkách Brno-Lesná, Brno-Řečkovice a Česká.

Součástí stavby bude rovněž obnova 13 mostů, 10 propustků, silničního nadjezdu a pěti opěrných zdí. Stanice získá i nové zabezpečovací zařízení. Rekonstrukce železničního spodku a svršku umožní průjezd stanicí rychlostí 120 km/h.



V Havířově začíná oprava nástupišť i kolejiště

Poslední větší nádraží v Moravskoslezském kraji, které dosud neumožňuje bezbariérový přístup k vlakům, se v následujících třech letech promění. Začala totiž komplexní přestavba havířovské stanice. Po rekonstrukci budou moct spoje ve směru od Ostravy končit až na zastávce Havířov střed.

„Modernizace havířovské stanice je pro nás klíčová. Výrazně totiž zajistí dostupnost vlaků široké veřejnosti, protože vedle zlepšení technických parametrů infrastruktury přinese především plnou bezbariérovost. Po rekonstrukci budovy a úpravě přednádraží, kterou realizovalo město, se dostává i na samotnou staniční část. Navíc prodloužíme podchod až do místní části Šumbark, čímž spojíme části města pohodlnou a bezpečnou cestou,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Rozsáhlá modernizace zahrnuje celkovou přestavbu staniční části včetně nástupišť a bezbariérový přístup k nim. Obnovou projde trakční vedení, výhledově se počítá s jeho přepnutím ze stejnosměrného na střídavé napětí. Dále dojde ke komplexní rekonstrukci železničního svršku a spodku, mostů a propustků, což umožní plynulejší dopravu.



Plánovaná instalace nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení pak zajistí nejvyšší úroveň bezpečnosti cestujících.

Pro přístup na nástupiště i během náročné rekonstrukce vybudují stavbaři provizorní lávku. Cestující ji budou používat od poloviny příštího roku. S dopravními omezeními pak bude třeba počítat při výstavbě nového železničního mostu přes Ostravskou ulici.

Nové elektronické tabule zlepšují informovanost cestujících

Lepší informovanost cestujících čekajících na odjezd svého spoje nebo při přestupu zajistí nové monitory s aktuálními odjezdy vlaků, které se postupně objeví v podchodech frekventovaných stanic.

Monitory s aktuálními odjezdy vlaků se instalují do podchodů ve stanicích s vyšší frekvencí cestujících a s více výstupy na nástupiště. Cestující tak při přestupu mezi vlaky nemusí jít kvůli informacím o odjezdu svého dalšího spoje až do odbavovací haly. Nové tabule ocení také osoby se sníženou schopností pohybu. Monitory jsou aktuálně například v podchodech stanic Praha hlavní nádraží, Pardubice hlavní nádraží, České Budějovice, Praha-Vysočany, Roudnice nad Labem, Rostoky u Prahy nebo Brandýs nad Orlicí.

Další novinkou jsou informační tabule, které kromě obvyklých informací o daném spoji zobrazují i aktuální řazení vlakové soupravy. Na konci letošního července začal na nástupištích v Českých Budějovicích ověřovací provoz prvních z nich. Pro správné fungování celého zařízení je potřebná úzká spolupráce s dopravci. Naše organizace proto vytvořila speciální aplikaci, prostřednictvím které se informace o řazení vlaku zadávají a následně se zobrazují na monitorech.



Stejný systém se bude následně instalovat na pardubickém hlavním nádraží.

S další inovací se mohou setkat cestující na zastávkách na trati z Havlíčkova Brodu do Humpolce. Jde o informační tabule využívající papír s elektronickým inkoustem. Tato energeticky úsporná technologie funguje podobně jako čtečky elektronických knih.

Jízdní řád pro 21. století: stabilní, předvídatelný a harmonizovaný

V červenci letošního roku představila Evropská komise členským státům nový soubor plánovaných legislativních změn, které mají ambici výrazně proměnit stávající, lety prověřenou a bezpochyby konzervativní praxi při tvorbě jízdního řádu.

TEXT | Richard Těhník

Jedná se o významný milník na poli vzájemné evropské harmonizace a sbližování postupů využívaných evropskými zeměmi při tzv. managementu kapacity. Jde o činnost, jejímž cílem je uspokojovat – nezřídka protichůdné – potřeby žadatelů o kapacitu dráhy a současně také vyhovět nárokům na plynulost, stabilitu a celkovou efektivitu železničního provozu, tedy aspektům, podle kterých uživatelé železniční dopravy přirozeně posuzují kvalitu námi poskytovaných služeb. Představená opatření završují letité snahy zástupců mnoha železničních profesí, kteří pracovali pod hlavičkou mezinárodního projektu Redesign procesu přípravy jízdního řádu, zkráceně známého jako TTR (z angl. Timetable redesign project). V uplynulých mnoha letech čile diskutovali a především také podrobně popisovali změny, které je nezbytné na poli managementu kapacity provést pro efektivnější organizaci železniční dopravy a uspokojení nároků, jež na ni její uživatelé v současné době kladou.

POSILUJE SE ROLE

STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ

Cílem projektu TTR je nejen lépe harmonizovat přípravu přeshraničních tras, ale především zajistit žadatelům o kapacitu dráhy takové podmínky, při kterých bude příprava jízdního řádu u všech zúčastněných subjektů transparentní a její výsledek bude odpovídajícím způsobem předvídatelný. V současné době totiž příprava jízdního řádu, tradičně se odehrávající v ročních cyklech, naráží na své limity tím, že např. v osobní dopravě nedokáže



garantovat rozsah dopravy, který je ale mnohdy mezi objednatelům veřejné dopravy a konkrétním dopravcem smluvně zajištěn na delší období. Naproti tomu v nákladní dopravě dopravci přirozeně volají po trasách s plynulým průběhem jízdy, které v současné době není v režimu ad hoc vlaků vždy možné zajistit. Nejen pro Správu železnic bude v tomto kontextu novinkou výrazně posílená role strategického plánování. První kroky k tvorbě jízdního řádu pro konkrétní rok mají nastat již 60 měsíců před jeho platností.

O CELOEVROPSKOU PRÁVNÍ ÚPRAVU JSME DLOUHO USILOVALI

Zástupci naší organizace se projektu věnují již od roku 2015 a vedle odborníků na jízdní řád jsou mezi účastníky mimo jiné i experti z oblasti IT a právních činností. Právě právní pojetí budoucích změn bylo v minulých letech častým tématem, neboť nově plánované postupy v mnoha zemích naráží na současnou legislativní úpravu, která přípravě jízdního řádu dává jasné mantinely. Kromě toho konvence, a tedy i zkušenosti spojené

s přípravou jízdního řádu, se v různých zemích Evropy mnohdy velmi liší. Správa železnic proto o celoevropskou právní úpravu daného tématu dlouhodobě usilovala a z tohoto pohledu považujeme krok Evropské komise za velmi nápomocný pro další rozvoj iniciativy. Samozřejmostí zůstává, že návrh nové legislativy je prvním krokem celého legislativního procesu, jehož součástí jsou všechny země Evropské unie.

Návrh může v dalších stupních schvalování doznat změn. Svá stanoviska totiž uplatňují nejen zástupci manažerů infrastruktury,

ale zejména Evropský parlament a Rada a dále i zástupci dopravců a dalších subjektů, kteří mají na dopravním trhu své zájmy a přirozeně usilují o své intenzivnější zapojení do procesu přípravy JŘ. Pokud legislativní změny půjdou podle harmonogramu, můžeme se na první jízdní řád sestavený podle nového postupu těšit v roce 2030, kdy má nyní představené nařízení vstoupit v plnou účinnost. Do té doby čeká oblast managementu kapacity řada změn, které budou potřebovat infrastrukturní manažeri zahrnout do své činnosti.

Centrum slovenského biatlonu hostilo setkání interních auditorů

Začátkem října jsme se zúčastnili pracovního setkání interních auditorů z českých a slovenských železničních společností. Jednání proběhlo v malebném prostředí horehronského střediska Osrblie, které je slovenským národním biatlonovým centrem.

TEXT | Přemysl Šrámek

Českou republiku dále reprezentovali zástupci interního auditu skupiny ČD (ČD, a.s., ČD Cargo, VUZ, DPOV). Slovenská republika byla zastoupena interními auditory ŽSR, ZSSK a ZSSK Cargo. V rámci pracovního setkání se řešila aktuální odborná témata, která rezonují nejen oblastí interního auditu a železničním prostředím, ale také na úrovni evropské

i světové. Konkrétně se jednalo o následující oblasti:

- ESG – vedoucí oddělení rizik Správy železnic Markéta Štrajtová prezentovala zkušenosti organizace se zaváděním ESG, kterým se dostalo velmi kladné odezvy. Především zástupci dopravců zdůrazňovali potřebu vyčíslení uhlíkové stopy do úrovně jednotlivých dodavatelů, a to z důvodů

požadavků svých zákazníků (předkládání certifikací či potvrzení pro tzv. zelené bondy).

- Využití datové analýzy v interních auditech – mezi jednotlivými auditními týmy panovala shoda na využití jazyka DAX a programu MS Power BI coby pokročilého způsobu zpracování datových analýz.

- Audit kybernetické bezpečnosti – v oblasti ověřování ICT



a auditu kybernetické bezpečnosti poskytli kolegům obsáhlé informace ředitel odboru interního auditu naší organizace Karel Peška a vedoucí oddělení auditu IT a kybernetické bezpečnosti Přemysl Šrámek.

- Umělá inteligence v interním auditu – toto téma se stalo závěrečnou rozpravou o příležitostech

a hrozbách, které představuje umělá inteligence.

Zážitkovou částí setkání poté byla návštěva Čiernohronské úzkorozchodné železnice v obci Čierny Balog s odborným výkladem zástupců provozovatele, která se stala krásnou tečkou za vydařeným setkáním a celkově úspěšnou reprezentací Správy železnic.

Železniční most pod Bulovkou pomohl hlavně tranzitní dopravě

Velkým tématem pražského železničního uzlu byl průjezd tranzitních nákladních vlaků přes Negrelliho viadukt. Trať od Kolína a do Děčína byly totiž propojeny jen přes dnešní Masarykovo nádraží a pro jízdu tranzitních vlaků sloužil od roku 1871 tzv. spojovací viadukt.

TEXT **Marek Binko**

Situace s tranzitní dopravou přes Karlín byla ale dlouhodobě neudržitelná a řešení se intenzivně hledalo již od ustavení Pražské nádražní komise v roce 1910. Ta měla za úkol vyprojektovat seřadovací nádraží ve Vršovicích, navazující spojovací trať Vršovice – Libeň – Vysočany s odbočkou do Běchovic, přestavbu současného hlavního nádraží na centrální se současným zrušením dnešního Masarykova nádraží, odstavné nádraží v Libni, druhý Vinohradský tunel a konečně ústřední nákladové nádraží na Rohanském ostrově včetně jeho zaústění do Buben, Libně a tratí od Neratovic a Lysé nad Labem. Proto se nejprve sledovalo propojení Libně a Buben přes Rohanský ostrov

s novým mostem přes Vltavu z Karlína, který by se na ostrově Štvanici přimkl k Negrelliho viaduktu. V roce 1940 pražská Plánovací komise pod německým vedením navrhla přeložku od Libně a Vysočan po pravém břehu Vltavy až do Podhoří v Troji, kde by trať mostem přes Vltavu přešla do své trasy v Sedlci. Koncem 40. let se pak objevuje pojem Holešovická přeložka, avšak v trase z Libně přes Maniny a podél Holešovického přístavu. O deset let později se již ustálilo dnešní vedení Holešovické přeložky z Libně do Stromovky potvrzené vládním usnesením v roce 1960.

Most přes Vltavu navazuje na tunel pod Bílou skálou dlouhý 331 metrů, který se stavěl



FOTO autor

v letech 1966–1975. Stavba mostu byla zahájena taktéž v roce 1966, dokončena byla národním podnikem Stavby silnic a železnic o deset let později. Jde o čtvrtý a nejmladší železniční most v Praze přes Vltavu. V porovnání s ostatními je atypický v šikmosti překonání Vltavy, která je 45°. Aby byly negativní dopady šikmosti mostu na tok řeky včetně průchodu velkých vod a potřeby plavby eliminovány, má čtyři kruhové pilíře o šířce osm metrů nad hladinou, v základech široké 20 metrů. Nízko nad hladinou z pilířů vyrůstají betonové, od sebe se rozbíhající šikmé stojky, na kterých je pět kloubových rámců z předpatého betonu, každý o délce 77,5 metru.

Celková délka mostu činí 387,5 metru, výška nad hladinou Vltavy je 14 metrů. Na levém břehu na most bezprostředně navazuje estakáda přes Argentinskou ulici. Projektant Vilém Mojžíš (1914–1975) ze zhotovitelé firmy se inspiroval mostem v La Voulte-sur-Rhône z roku 1955. Náš most je tak větším bratříčkem francouzské předlohy. Holešovická přeložka byla zprovozněna 23. prosince 1980, kdy sem byly převedeny nákladní vlaky z Negrelliho viaduktu. Ten tak mohl být v následujícím roce na bubenské straně přestavěn kvůli rozšíření nábřeží. Na tehdejší dobu velmi moderní stanice Praha-Holešovice byla otevřena v roce 1985.

Co se děje v regionech



STANIČI KDYNĚ NOVĚ ŘÍDÍ VÝPRAVČÍ ZE ŽELEZNÉ RUDY-ALŽBĚTÍNA

Nové staniční zabezpečovací zařízení ESA 44, které během několika měsíců vybudovala v Kdyni Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Plzeň, umožnilo dálkové řízení této stanice.

S opuštěním stanice dopravním zaměstnancem bylo zřízeno i automatické hlášení rozhlasu a byl doplněn rovněž kamerový systém, který umožňuje celkový přehled dopravní situace ve stanici. Zároveň proběhla i oprava nástupiště, která přispěla ke zvýšení komfortu nástupu a výstupu cestujících. Provoz v Kdyni je od 6. října dálkově řízen z dispečerského pracoviště Železná Ruda-Alžbětín, čímž došlo k úspoře dopravních zaměstnanců.



NA ÚSTECKU SE PROVĚŘOVALA FUNKČNOST OCHRANNÝCH KRYTŮ BALÍZ

Ve spolupráci s O14 GR a CTD proběhlo v úseku Bohušovice nad Ohří – Lovosice testování ochranných krytů balíz, které jsou součástí evropského zabezpečovacího systému ETCS. Do kolejiště se namontovaly tři balízové skupiny vzdálené od sebe zhruba 200 metrů, každá obsahovala dvě balízy.

Testovaly se dva druhy krytů (od společností AŽD a SignalMont), balízy v poslední skupině zůstaly bez ochranných krytů. V kolejišti a na lokomotivě bylo rozmístěno devět kamer s vysokou snímkovací frekvencí pro následné podrobnější zkoumání videa samotného nárazu a destrukce krytu/balízy.

K testům se využila naše lokomotiva Siemens Vectron s namontovaným železným okem na spřáhle. Spřáhlo se těsně před balízovými skupinami ručně uvolnilo, aby byl simulován náraz ve 160 km/h do jednotlivých balíz/krytů. Cílem bylo prověřit funkčnost ochranných krytů, které mají za úkol ochránit samotné balízy před díly volně visícími z vlaku.



ZAMĚŠTNANCI OŘ PLZEŇ PŘÍSPĚLI K OBNOVĚ LESA

Celkem sedm tisíc stromků zasadili v říjnu zaměstnanci Oblastního ředitelství Plzeň. To ve spolupráci s Lesy ČR uspořádalo sázení na dvou místech – u Stříbra a nedaleko Vráže u Písku. V obou polesích revírníci vytipovali plochy, které byly zasažené kůrovcovou kalamitou a potřebovaly obnovit.

Do lesa vyrazili pracovníci z kanceláří i z provozu a i ve ztížených podmínkách předvedli vysoké nasazení. „Všichni kolegové z lesní správy byli stejně jako minule nadšení aktivním přístupem zaměstnanců Správy železnic a jejich ochotou pomoci lesu i zájmem o les a přírodu. Akce se vydařila a udělala se spousta práce,“ uvedly v poděkování Lesy ČR. Sázení stromků pořádalo OŘ Plzeň už potřetí.

TRAŤ HLINSKO V ČECHÁCH – ŽDÁREC U SKUTČE PROŠLA ROZSÁHLOU OBNOVOU

Během výluky konané od začátku července do začátku října proběhla celková rekonstrukce mostu v Holetíně na trati mezi Hlinskem v Čechách a Ždárce u Skutče. Současně došlo i k opravě vybraných úseků a také dalších mostních objektů.

Cílem opravných prací byla souvislá výměna dožilých dřevěných pražců a kolejnic ve vybraných úsecích za užití betonové pražce a kolejnice v celkové délce 2600 m. Po výměně kolejového roštu proběhlo strojní čištění štěrkového lože, upravily se geometrické parametry koleje a zřídila bezstyková kolej. Pro zlepšení odvodnění byla provedena reprofilace příkopů. Díky opravě traťového úseku se zvýšila bezpečnost železničního provozu a kvalita jízdy. Realizaci popsanych prací bylo navíc možné zvýšit traťovou rychlost.

Opraveno bylo také 18 přejezdových konstrukcí, na zastávkách Holetín a Pokřikov se upravila nástupiště, což zlepšil nástup a výstup cestujících. Celkem bylo přestavěno také pět propustků, jeden byl zrušen a u jednoho klenbového kamenného propustku došlo k celkové sanaci spodní stavby. V Holetíně se pak ještě uskutečnila rekonstrukce železničního přemostění silnice II/355. Došlo ke zvýšení podjezdové výšky z 3,8 m na 4,5 m, což umožní bezproblémový průjezd větších nákladních vozidel. Současně se rozšířil prostor pod mostem, kde bude možné vybudovat chodník.



**BUDIŠOV U TŘEBÍČE –
STUDENEC****2. září**

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Budišov u Třebíče a Studenec střetl osobní automobil Volvo XC90 s Os 24913, kterým byla motorová jednotka Regionova. Při střetnutí byla zraněna spolujezdkyně v automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,3 milionu Kč.

**ÚSTÍ NAD ORLICÍ –
LANŠPERK****7. září**

Na přejezdu mezi Ústím nad Orlicí a Lanšperkem došlo dopoledne ke střetu osobního auta Volkswagen Touran a Os 7153, kterým byla motorová jednotka řady 832. Zraněna byla řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,1 milionu Kč.

BRNIŠTĚ – MIMOŇ**12. září**

Nad ránem se na přejezdu mezi stanicemi Brniště a Mimoň střetl osobní automobil Dacia Duster s Os 6600, kterým byla motorová jednotka řady 642. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,15 milionu Kč.

BEZDĚČÍN**14. září**

Os 6051 projel odpoledne ve výhybně Bezděčín odjezdové návěstídko S1 s návěstí Stůj a bočně se srazil s nákladním vlakem Pn 62422. Při srážce byla lehce zraněna strojvedoucí osobního vlaku a jeden cestující. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,6 milionu Kč.

**KAZNĚJOV – PLASY****26. září**

Dopoledne se mezi stanicemi Kaznějov a Plasy srazil motorový vůz řady 844 na vlaku Os 7662 s ručním vozíkem soukromé společnosti. Motorový vůz vykolejil prvním dvojkolím. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc Kč.

PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**26. září**

Odpoledne se na služebním přechodu ve stanici Praha hlavní nádraží srazil Lv 55279 s akumulátorovým vozíkem, jehož řidič byl při srážce zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc Kč.



Železnice mi učarovala jako úžasný technický fenomén

Ředitel OŘ Brno Libor Tkáč je jedním z těch železničářů, kteří si práci na dráze vyzkoušeli doslova od píky. Začínal jako trolejář, přes technické funkce se postupně dopracoval až na současnou pozici. Železnice ho oslovila hned v dětství, zůstal u ní dodnes.

TEXT **Monika Hlávková****Jak dlouho působíte v naší organizaci?**

Dobrá otázka. K mému zděšení je to letos na podzim již 30 let od zahájení mé profesní kariéry na železnici. Pod křídla tehdejší SŽDC jsem se uchýlil v dresu SDC Ostrava v červenci 2008.

Co předcházelo tomu, než jste se dostal na současnou pozici?

Léta poznávání, učení se, získávání praktických zkušeností. Vnímání železnice v širším kontextu. Po ukončení VŠ studia jsem pracoval v dělnické profesi jako trolejář u Elektroúseku Ostrava, v opravě trakčního vedení Studénka, a jsem za tuto zkušenost strašně rád. Po vojně jsem působil v technických funkcích v rámci Správy elektrotechniky a energetiky SDC Ostrava, naposledy jako náměstek ředitele OŘ Ostrava pro techniku. Prostě – železnice mne provází celou profesní kariérou.

Čím jste chtěl být jako malý kluk?

Asi jako každý malý kluk jsem toužil být kosmonautem a chvíli zase popelářem. Nicméně asi od třetí třídy jsem chtěl být strojvedoucím.

Takže jste chtěl odmala pracovat na železnici...

Samozřejmě. Pro malého kluka má železnice velké kouzlo. S přibývajícím věkem mi dráha učarovala jako úžasný technický fenomén. V současnosti můžeme sledovat obrovský rozmach železnice prakticky ve všech zemích světa. Jejím rozvojový potenciál je značný i u nás a mě prostě baví u toho být. V této souvislosti si vzpomínám na výrok jednoho nejmenovaného politika z 90. let minulého století v tom smyslu, že železnice je již překonaný dopravní systém a patří tak leda do zlatého věku páry v 19. století. Inu, nikdo nejsme neomylní...

**Jaké jsou vaše hlavní pracovní cíle na tento rok?**

Základní cíle jsou dlouhodobé, tedy zajištění bezpečnosti provozu dráhy a drážní dopravy v obvodu OŘ Brno. K těmto prioritám nyní řadíme i snahu o zvýšení provozní spolehlivosti železniční infrastruktury. Mám na mysli preventivní činnost v oblasti údržby, která má za cíl předcházet poruchám jednotlivých součástí drážní infrastruktury. V tomto smyslu je završení modernizace koridoru v úseku Brno-Maloměřice – Blansko dobrou příležitostí k aplikaci cyklické údržby. Úroveň hospodaření s energiemi patří rovněž mezi dlouhodobé cíle, v této oblasti se snažíme snižovat energetickou náročnost infrastruktury a pozemních objektů a osvětlovacími pracemi apelovat na zaměstnance k úspornému chování.

Velkou pozornost věnujeme pozitivnímu vnímání železnice cestujícími, navození pocitu bezpečí a čistoty na našich nádražích. V souvislosti s bezpečností pohybu v železničních stanicích aktuálně budujeme v Brně speciální dohledové centrum, které nám umožní efektivně využít kamerových systémů právě v zájmu zvýšení bezpečnosti. Budeme tak moct okamžitě reagovat na vznik závadové činnosti – vandalství, krádeže, fyzického napadení, detekovat opuštěná zavazadla a podobně. Velkou výzvou dneška je i popularizace železnice a prezentace Správy železnic ať již na sociálních sítích, nebo při osobním kontaktu, například se studenty škol či širokou veřejností na prezentačních akcích, které pravidelně na jihu Moravy a Vysočině pořádáme.

Cvičení Vlak 2023 ověřilo spolupráci všech složek IZS

Desítky zraněných, šest mrtvých, škody za desítky milionů korun. To je bilance tragické železniční nehody, která se stala na přejezdu v areálu berounského nádraží. Před rychlík tam vjelo nákladní auto, strojvedoucí neměl šanci srážce zabránit.

TEXT **Tomáš Johánek**

Podobné reálné nehody se občas stávají, v tomto případě ale nešlo o skutečnou mimořádnou událost, ale velké cvičení všech složek Integrovaného záchranného systému Vlak 2023. Jeho hlavními cíli bylo především ověřit spolupráci a koordinaci činností při třídnění velkého množství raněných mezi složkami IZS, prověřit činnost štábu velitele zásahu a orgánů krizového řízení u složitých zásahů a nacvičit si možnosti spojení na místě mimořádné události. Pro operační střediska je to jedinečná příležitost zkoordinovat komunikaci a výměnu informací.

Cvičení se zúčastnily desítky profesionálních i dobrovolných hasičů, zdravotníků a policistů. Byla mezi nimi i necelá dvacítko drážních hasičů z pražské a plzeňské jednotky i s potřebnou technikou. Během pár minut se místo nehody změnilo k nepoznání. Jen pár minut po inscenované srážce rozřizly ticho nastupující noci nejprve sirény policejních vozů, právě policisté byli na místě jako první. Následovali záchranáři a hasiči. Dojíždějící jednotky se postupně zapojovaly do záchranných a vyprošťovacích prací podle pokynů velitele celé akce. Na prvním místě samozřejmě bylo poskytnout pomoc zraněným cestujícím z vlaku. Ti byli

rozděleni na lehce a těžce zraněné, některé cestující bylo nutné z vlaku vystřihávat. Velmi zdatně si vedli i naši kolegové ze dvou jednotek, kteří byli na místě neštěstí přibližně za půl hodiny.

Bohužel, železniční nehody nejsou ničím neobvyklým. Jen mezi lety 2017 až 2022 bylo zaznamenáno 290 mimořádných událostí, při kterých došlo ke střetu vlaku s jiným dopravním prostředkem či předmětem. Při tom zemřelo 50 osob, přičemž dalších 180 utrpělo zranění. Důkladná souhra všech složek IZS je potřebná pro to, aby se počet obětí podobných mimořádných událostí snížil na minimum.



Absolventi stáží nás reprezentovali na prestižní letní škole DB Netz

Jedním ze tří absolventů programu stáží Správy železnic, který obdržel pozvání do mezinárodní letní školy pořádané DB Netz, byl Tomáš Bellay. Zeptali jsme se ho tedy nejen na to, jak celá akce probíhala, ale také co mu dala do jeho dalšího profesního života.

TEXT | Eva Rubešová

V první polovině září jsi absolvoval Summer School pořádanou kolegy z DB Netz. Jaké to bylo?

Šlo o první pilotní ročník mezinárodní letní školy pro nové zaměstnance jednotlivých správců infrastruktury v Evropě. Se mnou jeli z Česka také Jirka Čížek a Vilém Pecan, kteří prošli mimo jiné studentským programem Správy železnic. Letní škola byla zaměřena na zabezpečovací zařízení na železnici, zejména na jeho další vývoj a digitalizaci. Celkem nás bylo 57 ze sedmi států. Pro mě osobně to byla skvělá zkušenost.

Co všechno jste v rámci dvoutýdenního programu měli možnost vidět a „osahat si“?

První týden jsme strávili v nizozemském městě Amersfoort (cca 50 km od Amsterdamu). Zde jsme se seznámili se základy zabezpečovací techniky, její historii a dalším vývojem. Byla nám také představena struktura společnosti ProRail (holandská obdoba Správy železnic). Měli jsme možnost promluvit si s finančním ředitelem této společnosti nebo například s lidmi, kteří vedou projekty implementace ERTMS v Nizozemí. Druhý týden jsme se přesunuli do německého Frankfurtu. Zde jsme se dozvěděli více o fungování a nejdůležitějších

projektech DB Netz. Následoval přesun do německé části Krušných hor. Podívali jsme se na trať, kde Němci testují zejména implementaci ETCS, FRMCS a dalších systémů. Dále jsme se i zúčastnili dvou železničních konferencí, které se konaly právě v německých Krušných horách.

To zní jako zajímavý program. Vypíchl bys něco, co tebe osobně nejvíce zaujalo?

Pro mě bylo nejvíce obohacující to, že jsem měl možnost promluvit si s mými kolegy z jiných států, vyměnit si zkušenosti a také s ostatními debatovat o výzvách, které nás

na železnici čekají. Získal jsem podrobné informace o zabezpečovacích systémech, které se nyní používají na železnici, například i to, jak lidé v těchto zemích přemýšlí nad těmito zařízeními. To samé se týká i digitálního řešení. Také jsem se ale dozvěděl i o budoucnosti železnice jako takové, pohledu Evropské unie na tuto problematiku a spolupráci jednotlivých evropských zemí.

Jak velký rozdíl je mezi strategií a vizí zabezpečování v ČR a u sousedů?

Velký rozdíl vidím zejména v pojetí digitalizace železnice. V ČR se nyní zejména mluví o ETCS, například

v Holandsku ale pracují více s celou digitalizovanou železnici, včetně například nového pojetí managementu na železnici.

Domníváš se, že v souvislosti s digitalizací železnice v oblasti zvyšování bezpečnosti mají studenti dostatečný základ ze vzdělávacího systému středních a vysokých škol v ČR?

Myslím si, že naši studenti jsou kvalitně technicky připraveni. Problém ale je, že například v železničním odvětví jich ročně naše školství nevyprodukuje tolik, kolik je poptávaných míst u zaměstnavatelů. V Holandsku tuto otázku řeší jinak, nespolehají na lidi z technické, či dokonce „železniční školy“, ale naopak si je sami vychovávají. V Německu jsem zaznamenal, že mnoho pracovníků DB Netz tvoří například stážisti z jiných zemí (na Summer School byli lidé z Mexika, USA a Indie).

Kdy se koná další ročník Summer School?

Další CCS Summer School se bude pravděpodobně konat opět za rok, organizátory ale nejspíš budou dvě skandinávské země – Dánsko a Švédsko. Druhým kandidátem je Nizozemsko společně s Belgií, potažmo Evropskou unií.



ANI LETOS JSME NECHYBĚLI NA AKCI UZEL

Již po jedenácté zorganizovali studenti Fakulty dopravní ČVUT v Praze seznamovací kemp pro budoucí prvky s názvem UZEL. Jeho tradičním místem je areál na řece Sázavě nedaleko Vlastějovic. Jako hosté a partneři akce jsme měli možnost se potkat s více než stovkou studentů, mezi kterými se určitě najde i řada našich budoucích kolegů. Pro účastníky kempu jsme připravili zajímavý interaktivní program, soutěže a přednášky. Rozdávali jsme také reklamní předměty a trička s logem Správy železnic.



DRÁŽNÍ HASIČI UČILI DĚTI POSKYTOVAT PRVNÍ POMOC

Na začátku října vyjeli drážní hasiči z jednotky Nymburk k zajištění preventivně-výchovné akce do Prahy-Dolních Počernic, kde se konal 15. ročník cyklistického závodu Prevencí proti nehodám. Seznamovali zde děti se základy první pomoci. Ty měly možnost prakticky si nacvičit resuscitaci na figuríně. Je důležité, aby se naučily včas reagovat a nebát se první pomoc poskytnout. Do Prahy přijelo jednatřicet týmů z dětských domovů z celé ČR. Vyhrál dětský domov z Čeladné, druzí skončili závodníci z Horního Slavkova a Chebu, třetí místo obsadil tým ze Žichovce.



V BRNĚ SE TRÉNOVALA OCHRANA STRATEGICKÝCH CÍLŮ

V objektech Správy železnic v Brně a okolí probíhalo v říjnu cvičení Safeguard 2023. Jeho aktéry bylo šedesát vojáků pěší roty aktivní zálohy Krajského vojenského velitelství Brno, kteří mimo jiné procvičovali přípravu při střežení a ochraně důležitých součástí takzvané kritické dopravní infrastruktury. Mezi ně patří i objekty naší státní organizace. Jejich narušení by mělo závažné dopady na fungování a bezpečnost státu.

Řady našich výpravčích na severu Čech rozšířilo devět nováčků

Na konci září vykonalo v Ústí nad Labem odbornou zkoušku D-07 potřebnou pro výkon funkce výpravčího hned devět studentů děčínské průmyslovky. Podle ředitele OŘ Ústí nad Labem Martina Kašpara se tak velký počet nových výpravčích rovná malému zázraku.

TEXT | Ivana Canincová

Vlastní příprava všech devíti studentů na povolání výpravčího začala již v průběhu jejich studia na střední škole. Ve školním roce 2020/2021 začali docházet v rámci dohody o spolupráci naší organizace s jejich školou na odbornou praxi na naše pracoviště (výpravčí, výhybkář, signalista). Projevili zájem o další působení u nás a my jsme je metodicky vedli v průběhu dalšího studia až k maturitní zkoušce ve školním roce 2022/2023.

Poté jsme se s nimi dále setkávali formou výuky v našich učebnách a docházky pod naším vedením na pracoviště provozních zaměstnanců, kam již docházeli dříve, i na některá další ve všech provozních obvodech spadajících pod OŘ

Ústí nad Labem. Dalším krokem byla odborná zkouška D-03 (signalista, výhybkář) vykonaná v polovině července.

Na základě další intenzivní přípravy došlo k naplnění a vyvrcholení snahy, a to vykonání odborné zkoušky D-07 (výpravčí) na konci září opět v metropoli Ústeckého kraje. Zkoušku úspěšně zvládlo všech devět uchazečů, což je neuvěřitelné číslo zasluhující opravdu velkou pozornost. V aktuálním podstavu, kdy nám momentálně chybí 28 výpravčích ve čtyřech provozních obvodech, bude devět nováčků po vykonání praktické zkoušky D-08 (autorizace v přidělených stanicích) v průběhu měsíce listopadu skutečně výraznou posilou.

Nejedná se však o zázrak. Je to zásluha v dnešní době již pomalu vzácné snahy samotných studentů a nadstandardního přístupu našich zaměstnanců úseku NŘP OŘ Ústí nad Labem z provozních obvodů a oddělení dopravy.



Zvláštní poděkování patří školitelům Monice Kadlecové a především Michalu Jankovi, který se studentům intenzivně věnoval, velmi často mimo pracovní dobu i přes velké vytížení pracovními činnostmi v rámci OŘ.

Naši hasiči přispěli k bohatému programu Národního dne železnice

Vrcholnou akcí v českém drážním prostředí je zářijový Národní den železnice. Ten letošní se odehrál v Bohumíně a nabídl zajímavou podívanou pro všechny generace návštěvníků. Akce se zúčastnili naši hasiči z ostravské jednotky a rozhodně se mezi plejádou různých účastníků neztratili.

TEXT | Eva Matějková



Naše státní organizace je každoročně jedním z důležitých partnerů akce, kterou pořádají České dráhy. Pravidelně na ní má také své zastoupení a nejinak tomu bylo letos. Vedle vozidel zde měla i stánek Hasičského záchranného sboru (HZS). Nápaditý program i představení nových vozidel přilákaly několik stovek návštěvníků, kteří si odnesli hluboký zážitek.

Prezentovali jsme se historickým požárním vlakem, současnou mobilní technikou, ale i statickými a dynamickými ukázkami. Hasiči nechali nahlédnout nadšence i do svého stanu, kde ukázali vybavení HZS a pořádali malou přednášku o kurzu první pomoci s názorným předvedením nebo ochotně vykládali o vozovém parku i nových vymoženostech jednotlivých hasičských aut.

Pozornost si vysloužili naši lezci se záchrannou osobou z výšky. Znalce pak nadchla ukázka nakolejovacích prací a prezentace dvoucestného vozidla. Jistě toho bylo více. Našli se i tací, které zajímala historie ostravské jednotky. Počasí nám nepřálo, déšť střídalo mrholení. Přesto jste přišli a podle vašich ohlasů a názorů pořadatelů jsme odvedli více než dobrou práci.

Světlo světa spatřily další knihy v rámci projektu Literáti na trati

V roce 2014 vyšla kniha s literárními díly nejen železničářů pod hlavičkou Literáti na trati poprvé. Postupem času se začaly vydávat knihy dvě – jedna zaměřená na prózu a druhá na poezii. A letos se zrodily knihy dokonce tři, přibyl almanach výběrové poezie.

TEXT | Tomáš Johánek

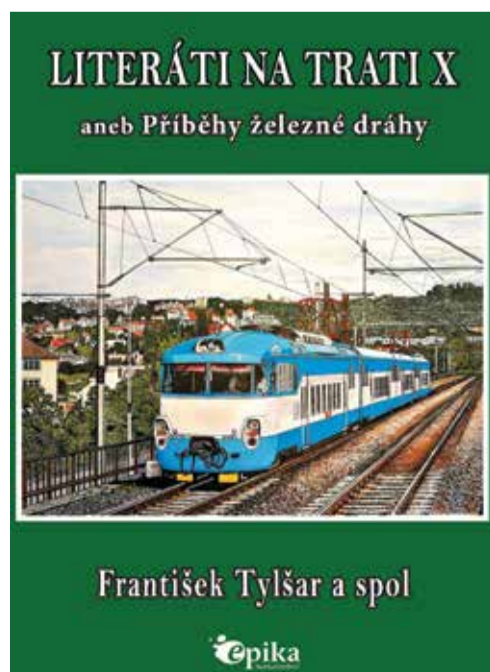
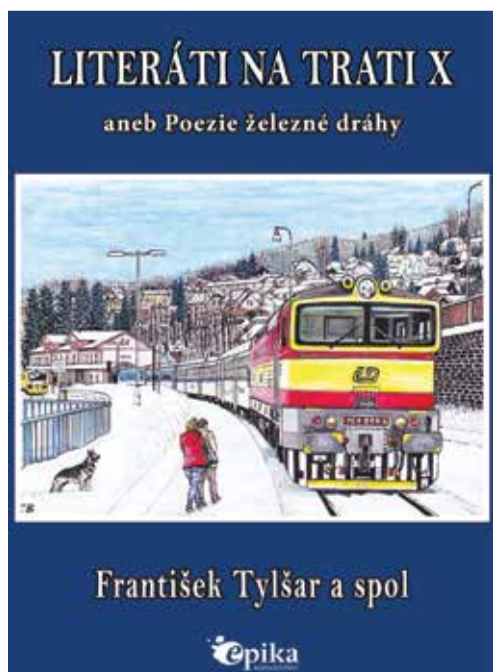
Zatímco na počátku bylo pouze 18 autorů, letos do všech tří knih přispělo celkem 173 literátů. Od roku 2004 se tak na deseti ročních projektech podílelo již 938 tvůrců. „Příští rok očekáváme, že dosáhneme magické hranice jednoho tisíce autorů a požádáme o zápis do české knihy rekordů,“ prohlásil před desítkami přítomných ve zcela zaplněném salonku

pražského hlavního nádraží duchovní otec projektu Literáti na trati František Tylšar, vedoucí skupiny literátů mezinárodní federace FISAIC. Zmínil také, že vydání knih by se nemohlo uskutečnit bez partnerů, mezi kterými je i naše organizace. Výsledkem desátého ročníku projektu jsou jako v posledních letech již tradičně dvě knihy – Literáti na trati X aneb Příběhy

železných dráh a Literáti na trati X aneb Poezie železných dráh. Letos je doplnila ještě kniha Poezie 2023 aneb Řeky slov, kde se budou publikovat příspěvky autorů, které přímo neoslovuje drážní orientace poezie. A čím byl letošní ročník výjimečný? Účastí teprve 15leté běžanky z Ukrajiny, která píše verše česky a ukrajinsky a stala se zatím nejmladší autorkou v historii vydávání knih.

CHCETE SE ZAPOJIT TAKÉ? NENÍ NIC JEDNODUŠŠÍHO!

Zatímco desáté vydání knih je už na světě, organizátoři intenzivně připravují příští ročník. A hledají další autory. Přidat se totiž může úplně každý, kdo se nějak angažuje v literární tvorbě. Je jedno, zda napíše povídku, fejeton, cestopis, článek či pohádku nebo báseň. Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme literáti na trati. Ať už profesí, či láskou k železnici. „Je jedno, zda jste ostřílený autor, nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stočlenné party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů,“ říká František Tylšar. Pokud se rozhodnete tuto výzvu přijmout, už za rok můžete být na setkání autorů dalšího vydání obou knih. Seberte tedy odvahu a pojďte do toho! Stojí to za to!



ČD TRAVEL



ZÁJEZDY NA LÉTO 2024

si můžete rezervovat již nyní za výhodné first minute ceny. Aktualizujeme nabídku postupně tak, jak dostáváme ceny od hotelů.

Vybrat si můžete i od našich spřátelených CK (Čedok, Exim, Fischer, Travel Family, TUI, Canaria, Mayer Crocus aj.). Zde si zájezd VYBERETE, ale rezervujete si jej u ČD TRAVEL. Pak budeme moci snížit cenu zájezdu o případnou dotaci, která bude schválena na rok 2024. Pokud jej objednáte přímo u jiné CK, nemůžeme pak již změnit rezervaci.

V případě jakýchkoliv dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit.

Příjemný podzim přeje kolektiv ČD travel – vaše cestovní kancelář



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Drážní úřad uveřejnil výroční zprávu o bezpečnosti

Výroční zpráva, která vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah i Drážního úřadu, je předkládána každoročně k 30. září Evropské železniční agentuře (ERA). Ta shromažďuje veškeré výroční zprávy od národních bezpečnostních úřadů členských zemí EU a využívá je k analýzám bezpečnosti a dalšímu plánování v evropském železničním prostoru.

Vybrané údaje za rok 2022:

- Počet železničních dopravců se stabilizoval na čísle 135 a nárůst z posledních let se téměř zastavil.
- Počet provozovatelů dráhy zůstal na čísle osm.
- Pracovníci obou sekcí DÚ vykonali celkem 912 státních dozorů zaměřených na provoz i na infrastrukturu, což je bezmála o 300 více než v roce 2021, který byl omezen covidovými restrikcemi.
- Počet evidovaných platných licencí strojvedoucích se snížil o 777 na 9732, ale zájem o zkoušky narostl. Snížení je dáno neobnovením licencí, kterým skončila desetiletá platnost.
- Drážní úřad v roce 2022 obdržel od Drážní inspekce 16 bezpečnostních doporučení, na jejichž základě přijal odpovídající bezpečnostní opatření. Výroční zpráva je ke stažení na www.ducr.cz

